

# 館藏《臺灣鐵道臺東線》

文／陳鴻圖（國立東華大學歷史學系教授兼教務長） 圖片提供／國立臺灣圖書館

《臺灣鐵道臺東線》是記錄臺東線鐵道興建過程的專書，由臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所編纂，於1917年5月5日出版。

本書〈凡例〉中提及「本書的目的是為彰顯臺東線建設概要。本書內容分門別類計十一章五節。本書所揭數字均依四捨五入法紀錄。又大正五、六兩年相關數字多為預期數字。由於編輯材料精確程度不一，難保敘事完整劃一，此部分將待他日補齊。」由此可見編纂過程倉促，反映日治時期臺灣鐵道興建速成主義的特性，但也如實呈現臺東線鋪設的困難。

就歷史來看，東臺灣受限自然環境阻隔、自然災害頻傳，以及各時期「重西輕東」政策等因素，交通不便的困擾一直存在，予人「孤立的世界」印象。「孤立」除了是和其他區域的連結不易外，區域內因河川、山脈遍布、族群多元和部落分立的關係，「孤立的世界」裡又有很多「孤立的世界」（小區域），此特殊的環境惟有交通連結才有



▲《臺灣鐵道臺東線》書名頁，1917年。

機會打破。1917年完工通車的臺東線即是一條重要的路徑。

臺東線的鋪設契機始於1908年縱貫鐵路的完工通車，之後總督府即致力於完成環島鐵路興築為目標，而有臺東線等鐵路的興建。臺東線的興築計畫分為兩期：第一期從花蓮港—璞石閣（今玉里）路段，即為本書所記錄的範圍和內容。此段工程於1910年從花蓮港動工，全線共計五個路段，分別為花蓮港—鯉魚尾（今壽豐）、鯉魚尾—溪口、鳳林—拔仔（今富源）、拔仔—迪佳（今三民）、迪佳—璞石閣，工程原預定在1915年完工，但最後至1917年才完工。第二期工程則自璞石閣以南到卑南（臺東），雖測繪調查工作在1916年即完成，但中間因總督府優先鋪設宜蘭線和潮州線等因素，工程曾中止，至1926年全部路段完成銜接，全長173公里的臺東線歷經十七年才正式完工通車。

本書完整呈現臺東線第一期工程的紀錄，十一章五節的內容依序為：沿革、線路測量、建設工程、建設材料、勞力、運輸營業、會計經理事務、災害、衛生、官制組織、人事；另有〈臺東鐵道線路縱斷面圖〉和〈臺東鐵道線路平面圖〉兩張附圖，以及「臺東旅行用蟹轎」、「支亞干溪橋樑」、「掃叭



▲〈臺東鐵道線路平面圖〉。



▲掃叭隧道北口。

隧道北口（施工中）」等十餘張照片，生動描繪此工程特色和1910年代東臺灣的社會樣貌。

工程特色，如：「本鐵道終極目標，係期待他日與西海岸縱貫線聯絡，企圖在交通運輸上能夠共通，因此不論橋梁、溝渠、隧道等，均已採取適合三呎六吋軌道的設計方針。此外雖說工程沒有甚麼非常特殊之處，但因臺東地區當時缺乏磚塊生產，以致橋臺、橋墩悉數使用混凝土（註：砂石就地取材）建設，成為臺東線鐵道一個特色。」

此外，東臺灣的風土病從1909年路線的測量開始，就一直對工程造成困擾。例如在鯉魚尾和鳳林間，「從事員中，患病者不斷出現，全員中除龜山書記……以外，悉數不得不後送治療。」

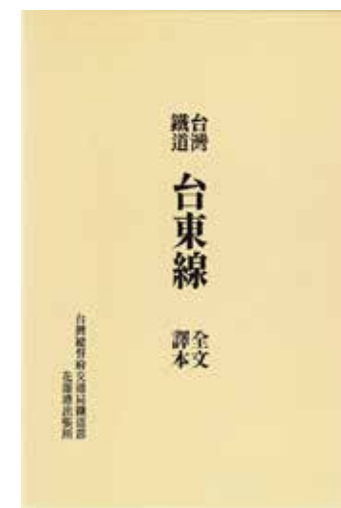
為解決勞力不足，在拔仔和迪佳工區間，「甚至曾經僱傭臺東浮浪人收容所的浮浪人」、「創業以來勞動者，十個中有九個是蕃人」、「麻荖漏社事件發生，供應斷絕，勞力再次產生短缺問題。」可見原住民在臺東線興建過程中扮演的角色。

從「蕃人勞役」的紀錄中，如「蕃

人本性不受管束」、「為激勵彼等出役，經常加碼贈與嗜好品，如酒、香菸等，另外在招募時也需要種種費用，實際上每人支給額度，很難稱之低廉。」亦可見殖民者對於「蕃人」的偏見與歧視。此外，從「成廣澳支廳管轄區內蕃人雖似有餘力支援……再加上其畏懼花蓮港的南勢蕃及木瓜蕃，不可強迫云云。」亦可觀察當時的族群關係。

書名雖名為「鐵道」，實則是一本風土書，提供認識日治時期東臺灣交通演變、地名變化、族群結構和關係、鐵道制度和運作等風俗民情。

2026年是臺東線通車一百周年，國家鐵道博物館於2025年出版《臺灣鐵道臺東線全文譯本》（古育民譯註），備受各界矚目。



▲《臺灣鐵道臺東線全文譯本》。（圖片提供／國家鐵道博物館）